

# אזרחות

## ❖ הצעות לעבודת חקר מאושרות

### הצעה חקר מס 1

נושא: היעדר תחבורה ציבורית בשבת.

שאלת חקר: מהו הקשר בין צורת מגורים (מושב/קיבוץ/עיר) במועצה אזורית אשכול לבין עמדתם לגבי היעדר תחבורה ציבורית בשבת.

אנו נעסוק בנושאים הקשורים לשסע דתי ולשסע כלכלי, בנוסף למושג הסובלנות בחברה.

השערה: התייחסות סובלנית לאי קיום תחבורה ציבורית בשבת יותר אצל בני המושבים ותושבי אופקים – אשר חלקם באים ממשפחות מסורתיות – מאשר בני קיבוצים.

סקירה ספרותית קצרה:

1. מתוך אתר העמותה "ישראל חופשית" מתוך אתר [bfree.org.il](http://bfree.org.il) שם הכתבה: חופשי, עובדים עלינו, כתב רותם כהן, מתאריך 31.3.2013.

הכותב מספר על חייו כצעיר פעיל מרצ בישראל, על הקושי של הנוער לקיים חיי חברה עקב חוסר באוטובוסים בימי שישי ושבת על מנת להגיע למסיבות. הוא טוען כי על החילונים לחיות כרצונם בלי הטווייה של הדת על חייהם.

2. מתוך מאמרי מערכת בנושא דעות מתוך האתר "הארץ" שם הכתבה: כן לנסיעה בשבת מאמר מערכת, 22.2.2012.

הכתבה מספרת על ההחלטה של עיריית תל אביב לפנות למשרד התחבורה בטענה שהנהגת תחבורה ציבורית בשבת ובחג פוגעת בסטטוס-קוו, היא מוגזמת ולא הגונה. עיריית תל אביב טוענת שאי תחבורה ציבורית בשבת ובחגים פוגעת באוכלוסייה הנמוכה אשר לא יכולה לאפשר לעצמה רכב פרטי ולכן בשבתות היא צריכה או לקחת מונית לשם בילוי או לוותר עליו. ולכן אי תחבורה ציבורית בשבת היא כפייה דתית על אנשים שלא רוצים לשמור על השבת ורוצים לנצל אותה לנסיעות. בנוסף ישנם אנשים שצריך להגיע למרפאת חירום אשר לא תתאפשר להם נסיעה זו ללא תחבורה ציבורית. הכותב טוען שההחלטה של עיריית תל אביב צודקת ומבוססת.

3. מתוך כתבה באתר האינטרנט [ynet.co.il](http://ynet.co.il) שם הכתבה: "לפיך: צריך תחבורה ציבורית בשבת", 13.6.2013

הכתבה עוסקת בהצהרותיו של שר האוצר יאיר לפיד לגבי קיום תחבורה ציבורית בשבת בערים ושכונות חילוניות. בנוסף לחזונו של השר לתחבורה ציבורית בשבת הוא מוסיף וטוען כי לתהליך זה ייקח זמן נוסף, עד שיעבור העניין לחלוטין במדינה. השר אף טוען כי לא מדובר בהפרדת דת ומדינה, אלא בעניין סוציאליסטי פשוט.

ראשי פרקים:

**מבוא**

**פרק ראשון** – מאפיינים דמוגרפים במועצה אזורית אשכול (דגש על הבט של מושבים מול קיבוצים ועל הבט לחברה מסורתית-דתית מול חברה חילונית).

פרק שני - הצגת השסע הדתי

**פרק שני** – תחבורה ציבורית במועצה אזורית אשכול – חוקים מול מציאות.

פרק רביעי – עמדות הציבור הישראלי בנושא תחבורה ציבורית בשבת

**פרק שלישי** – הקשר בין סוג הישוב בחבל אשכול והעמדה כלפי היעדר תחבורה ציבורית בשבת – תיאוריות ומחקר

**סיכום ומסקנות**

**ביבליוגרפיה**

מערך המחקר:

- משתנה בלתי תלוי: מקום מגורים של נוער מתבגר במועצה אזורית אשכול-עיר: מושב או קיבוץ.
  - המשתנה התלוי: עמדת נוער מתבגר כלפי התחבורה הציבורית בשבת.
  - אוכלוסיית המחקר: נערים מתבגרים ממועצה אזורית אשכול-אופקים. בגילאים 16-18 נחקר מכל אוכלוסייה 20 מתגברים.
  - כלי המחקר: שאלון הכולל 15 פריטים.
- רשימת מקורות בסיסית: (זמנית וניתנת לשינוי)
1. הצעת חוק 627/19 פ, הפעלת תחבורה ציבורית ביום המנוחה השבועי, מרץ, 13, 2013, מפלגת מר"צ.
  2. קץ, חנה, היהדות בין תיאוקרטיה לדמוקרטיה- הרהורים על חינוך יהודי ודמוקרטיה, קובץ מאמרים "כל אדם" 13-21, 1996.
  3. אוסף ראיונות, מראיין סלוצקי, שלמה, מדינה יהודית דמוקרטית- האם זה אפשרי?, קובץ מאמרים "כל אדם" 7-12, 1995.
  4. מגילת העצמאות, 1948, מאי, 14, ספר לימוד.
  5. כתבה מאת The marker online, הקואליציה התנגדה- והכנסת דחתה הצעת חוק לתחבורה ציבורית בשבת.

## הזכות לחינוך

### של ילדי העובדים הזרים בישראל

#### הצעה לעבודת חקר באזרחות 1 יח"ל

#### הצעה לעבודת חקר באזרחות 1 יח"ל

נושא העבודה: הזכות לחינוך של ילדי העובדים הזרים בישראל

שאלת המחקר: כיצד פועל משרד החינוך למימוש הזכות לחינוך של ילדי העובדים הזרים

בישראל?

### סקירה ספרותית

הבעיות הביטחוניות בישראל הביאו לישראל מהגרי עבודה רבים מאז ראשית שנות ה-90. מעסיקים ישראלים רבים העדיפו להחליף את עובדיהם הפלסטינים בעובדים זרים שבאו לישראל ממדינות שונות ברחבי העולם. ביניהם ניכר מספרם הרב של אלה הבאים מרומניה, מטורקיה, מתאילנד, מסין, מהפיליפינים וממדינות אפריקה ואמריקה הלטינית. בדרך כלל עובדים אלה מגיעים לתקופות זמן קצרות, 1-3 שנים. רובם מתגוררים בערים הגדולות, וחלק מהם הביאו איתם את משפחותיהם. כיום יש ענפים בישראל, כמו חקלאות, בנייה וסיעוד, שרבים מעובדיהם הם עובדים זרים (פיין שגב ולביא, 2007).

בישראל שוהות קבוצות אחדות של ילדים זרים חסרי מעמד אזרחי, חלקם נולדות בישראל וחלקם הגיעו לישראל כחוק או שלא כחוק. בישראל אין גורם רשמי המחזיק בנתונים המלאים העדכניים על מספר הקטינים חסרי המעמד השוהים בה, כפי שהוצג בדו"ח מבקר המדינה במאי 2013. באוכלוסיית ילדי הזרים יש שתי קבוצות עיקריות ואחת מהן היא ילדים לעובדים זרים, זוהי קבוצה אשר כוללת בתוכה עובדים זרים המועסקים בישראל אשר אינם רשאים להביא עימם ילדים ובני משפחה אחרים. בשנת 2011 ביטל בג"ץ נוהל זה, ועל פי הנוהל המעודכן כיום עובדת זרה שטרם השלימה 63 חודשי עבודה בישראל רשאית להישאר בארץ עם תינוקה עד לתום תקופת ההשארה שלה, וילדה מקבל רישיון לשיבת ביקור לתקופה זו, נוסף על כך ישנם ילדים של עובדות זרות שנולדו בארץ ושל הוריהם או לילדים עצמם אין רישיון שהייה (משה, 2014).

אמנת האו"ם בדבר זכויות הילד משנת 1989, שישראל חתומה עליה, קובעת כי כל ילד מתחת לגיל 18 הנמצא בשטח שיפוטן של המדינות, ללא תלות במעמדו או בכל מאפיין אחר, זכאי לזכויות בסיס, ובהן הזכות לחינוך, לבריאות, לביטחון סוציאלי, להגנה ולטיפול. חוק לימוד חובה, התש"ט-1949, מטיל על המדינה חובה לתת חינוך לכל ילד (שגילו 3-13) ולכל נער (שגילו 14-17).

כמו כן החוק מטיל חובה על הורים לילדים ולנערים בגיל חינוך חובה לרשום אותם ללימודים ולוודא שהם לומדים באופן סדיר במוסד חינוכי מוכר. על פי רוב, שירותי רווחה ובריאות ניתנים לילדים זרים במצבי חירום; מדינת ישראל נותנת לילדי זרים שירותי בריאות במצבי חירום רפואיים על סמך חוק זכויות החולה, התשנ"ו-1996, מאשרת להורים לרכוש עבורם פוליסת ביטוח באמצעות קופת החולים "מאוחדת" אך לא מחייבת זאת. משרד הרווחה נותן טיפול והגנה לקטינים במצב של "סיכון ממשי לחייהם".

מדיניות משרד החינוך נגזרת מחוק לימוד חובה, הקובע כי חובת החינוך ואופן מימושה המוגדר בחוק חלים על ילדים ישראלים ועל ילדים זרים כאחד, ובכך משרד החינוך נבדל מיתר משרדי

הממשלה, שהחוקים בתחומי הפעילות שלהם נוגעים לתושבים ולאזרחים ואינם מחייבים הקלה של זרים במערכות הציבוריות.

רוב הילדים הזרים משולבים במסגרות החינוך שבעיריות וברשויות המקומיות על פי מקום מגוריהם. מיעוטם שוהים בכפרי הנוער של המינהל לחינוך התיישבותי ולומדים בהם או שוהים במתקני משמורת ומקבלים בהם שירותי חינוך. בחלק מהרשויות המקומיות פעלו או פועלים גנים נפרדים וכיתות נפרדות, ואחרות נוקטות רמות שונות של שילוב, ובכלל זה שילוב יזום בבתי ספר שבהם ילדי זרים מעטים. כמו כן יש ילדים הלומדים בקבוצות רב גילאיות וילדים המשולבים בכיתות רגילות על פי גילם. במינהל לחינוך התיישבותי משולבים היום תלמידים בתשעה כפרי נוער. 15 בכפרים אלו שוהים בין היתר קטינים בלתי מלווים אשר מופנים בצו בית משפט. כפי שפורט ב"נוהל הטיפול בקטינים זרים לא - מלווים", שעודכן ביולי 2011, משרד החינוך התחייב לקלוט עד 100 קטינים לא מלווים בפנימיות (משה, 2014).

על פי נהלי משרד החינוך בנוגע לשילוב ילדים זרים 1 :

כל ילד בגיל חינוך חובה השהה בישראל יותר משלושה חודשים זכאי ללמוד במוסד רשום המוכר למשרד החינוך.

שילוב ילדים זרים בכיתות ייעשה לפי תאריך הלידה של הילד. על סמך החלטה של מועצה פדגוגית בבית הספר אפשר להוריד את הילד בשנה אחת לכל היותר.

הילד אינו זכאי לשיעור עזר בכל תחום שהוא, גם לא בשפות.

הרישום למוסד לימודים ייעשה בעירייה באמצעות דרכונים של ההורה והילד, חוזה שכירת דירה ומספר חשבון ארנונה. בהיעדר תעודה מזהה יש למצוא בעזרת בית הספר פתרונות - חלופיים.

תשלומי ההורים כוללים אגרת חינוך שנתית ובה גם ביטוח תאונות אישיות ותשלום בית ספרי בעבור סל תרבות, טיולים ופעילויות שונות; תשלום זה שונה בכל מוסד.

ילדי העובדים הזרים אינם זכאים לזכויות ולתמיכות שאותם מקבלים התלמידים העולים החדשים, אף אם הקשיים והצרכים שלהם דומים. עולים הם מי שבאו עם משפחתם לפי חוק השבות או חוק הכניסה לישראל, תלמידים עולים זכאים לתמיכות פדגוגיות וסוציאליות מגוונות: הקצאת שעות לימוד לשיפור השפה העברית, השלמת פערים במקצועות הלימוד והשתתפות בתוכניות לטיפול בהיבטים חינוכיים או רגשיים. חלק מן התכנים וההנחיות באגף לקליטת עולים מותאמים למדינות מוצא של תלמידים העולים. ויש בהם התייחסות נפרדת ונרחבת לקליטת ילדים ממשפחות שמוצאן מאתיופיה (משה, 2014).

---

1 משרד החינוך, נהלים למימוש הזכות לחינוך ילדים זרים

## מתודולוגיית המחקר:

עבודת המחקר שלנו היא עבודת מחקר עיונית המתבססת על ניתוח ופרשנות של מאמרים, דוחות ומסמכים של הכנסת, פסיקות בג"ץ ומקורות אינטרנטיים הנוגעים לזכות לחינוך של ילדי העובדים הזרים בישראל. בראשית המחקר נערוך סקירה כללית שתציג את תופעת העובדים הזרים בישראל וילדיהם. בהמשך ננתח את זכויות ילדי העובדים הזרים באמצעות מושגים מאזרחות ונתמקד בזכויות חברתיות כמו: הזכות לחינוך, לבריאות, לביטחון סוציאלי, להגנה ולטיפול נבחן את זכויותיהם של ילדי עובדים זרים בהקשר של אמנת האו"ם בדבר זכויות הילד.

בחלק האחרון של העבודה, נבחן את מדיניות משרד החינוך בנוגע לילדי העובדים הזרים על פי חוק חינוך חובה ויישומו, על פי דוחות של הכנסת וכן על פי פסיקות בג"ץ בנוגע לחינוך ילדי עובדים זרים למשל ביקורת בית המשפט העליון על משרד החינוך ועל עיריית אילת, בדיון בערעור שהגישו נגד שילוב ילדי הזרים במערכת החינוך בעיר. בסיכום העבודה נערוך דיון ונסיק מסקנות בנוגע לשאלת החקר ונציג פתרונות לבעיה האזרחית שהעלנו.

## פרקי העבודה המוצעים:

### **מבוא**

פרק ראשון: ילדי הזרים בישראל

1. עובדים זרים הגדרות

1.1 עובדים זרים בישראל

1.2 ילדים לעובדים זרים בישראל

פרק שני: זכויות חברתיות וזכויות ילדי העובדים הזרים

2. זכויות חברתיות

2.1 אמנת האו"ם בדבר זכויות הילד

2.2 הזכות לחינוך וזכויות עובדים זרים

2.3 הזכות לבריאות וזכויות ילדי עובדים זרים

2.4 הזכות לטיפול רפואי וזכויות ילדי עובדים זרים

2.5 הזכות לרמת חיים סבירה – ביטחון סוציאלי וזכויות ילדי עובדים זרים

פרק שלישי: כיצד פועל משרד החינוך למימוש הזכות לחינוך של ילדי העובדים הזרים

3. חוק חינוך חובה בהקשר לילדי עובדים זרים

3.1 מדיניות משרד החינוך בנוגע לילדי עובדים זרים

3.2 שילובם של ילדי עובדים זרים במערכת החינוך

3.3 פסיקות בג"ץ בנוגע לחינוך ילדי עובדי זרים

סיכום החלק התיאורטי

דיון ומסקנות

רפלקציה

ביבליוגרפיה

נספחים

**לוח זמנים לכתובת העבודה:**

תוכנית עבודה	החודש בשנה
הגשת הצעת המחקר	מאי 2014
סקירת הספרות המחקרית – איסוף חומר ביבליוגרפי נוסף הרלוונטי כתיבת פרקי העבודה	ספטמבר – דצמבר 2014
שלב סיכום העבודה דיון ומסקנות, הצגת פתרון אזרחי לשאלת החקר כתיבת המבוא, בדיקת הרישום הביבליוגרפי והגהה על העבודה	פברואר - מרץ 2015
הגשת העבודה למשרד החינוך	אפריל 2015

**רשימה ביבליוגרפית מוצעת:**

- גביון, ר. ושנידור, ח. (1994). **זכויות אדם בישראל**. תל-אביב: משרד הביטחון.
- ויסבלאי, א. (2013). **מערכת החינוך בישראל סוגיות מרכזיות שנדונו בוועדת החינוך**, ירושלים: הכנסת מרכז מידע ומחקר
- נתן, ג. (2010). **ילדי עובדים זרים ומבקשי מקלט בישראל**, ירושלים: הכנסת מרכז מידע ומחקר
- משה, נ. (2013). **שרותי בריאות לעובדים זרים ולחסרי מעמד אזרחי**, ירושלים: הכנסת מרכז מידע ומחקר
- משה, נ. (2013). **שירותי רווחה לעובדים זרים ולחסרי מעמד אזרחי מדיניות – והיקף השירותים**, ירושלים: הכנסת מרכז מידע ומחקר
- משה, נ. (2014) **שירותי מערכת החינוך לאוכלוסיית ילדי הזרים חסרי המעמד האזרחי**, ירושלים: הכנסת מרכז מידע ומחקר
- פיין, צ., שגב, מ. לביא ר. (2007) **העובדים הזרים במדינת ישראל**, בתוך נחום לוי, נ (עורכת) **ישראל האדם והמרחב, נושאים נבחרים בגיאוגרפיה**, תל אביב: הוצאת מט"ח.

מקורות אינטרנט :

משרד החינוך, נהלים למימוש הזכות חינוך ילדים זרים

<http://cms.education.gov.il/EducationCMS/Units/Zchuyot/ChukimVeamanot/Zchuyot/NehalimYaldeiZarim.htm>

הצעה לעבודת חקר באזרחות 2 יח"ל

נושא העבודה: המחלוקת הציבורית בנוגע להקמת מסילת הרכבת לאילת

שאלת המחקר: מהי המחלוקת הקיימת בנוגע להקמת מסילת הרכבת לאילת וכיצד פועלת הממשלה לטיפול בבעיה זו.

סקירה ספרותית

- ממשלת ישראל החליטה ב 11.1.2011 להקים רכבת מטענים ורכבת נוסעים מהירה לאילת. עלות הפרויקט מוערכת במעל ל 12 מיליארד ₪, שאינם כוללים את הציוד הנייד ואת החיבור - לנמל אילת. לכן יש המעריכים את עלות הפרויקט בכ 40 מיליארד ₪. לפרויקט צוינו מספר - מטרות, אך בחינה שלהן מעלה שחלקן אינן רלבנטיות לפרויקט. מתוך המטרות הרלבנטיות ודברים שהושמעו בישיבת הממשלה ניתן לזהות מספר הגיונות המובילים אותו:
    - א. חיבור נמל אילת לנמלי הים התיכון, שיהווה הן גשר יבשתי אשר יוכל לשמש הן מטענים מהמזרח הרחוק לאירופה, כתחרות לתעלת סואץ, והן למטענים לישראל וממנה;
    - ב. שירות נוסעים משודרג לאילת כאשר זמן הנסיעה לא יעלה על שעתיים מת"א ויאפשר גם נסיעות סדירות בין באר שבע לאילת;
    - ג. פיתוח אזורי בנגב;
    - ד. שיפור הבטיחות וצמצום תאונות הדרכים;
    - ה. חיזוק מעמדה הבין לאומי של ישראל באמצעות התקשרות עם ממשלה זרה. לשם כך - התקיימו מגעים עם ממשלת סין פייטלסון ואחרים, (2013).
  - על פי התוכניות הממשלתיות מסילת הרכבת לאילת תהיה פרויקט התחבורה הגדול ביותר שנעשה אי פעם בישראל ועלותו מוערכת כרגע ב-30 מיליארד ₪. מטרת הפרויקט היא סלילת מסילת ברזל בתקן של מסילה מהירה מאוד עבור רכבות נוסעים במהירות של מעל 200 קמ"ש. על פי התוכניות ייסעו על המסילה גם רכבות שונות כגון רכבות מסע.
  - הרעיון לחבר את אילת ואת נמל אילת לתשתית מסילתית קיים כבר שנים רבות. הנימוקים בעד החיבור המסילתי הם קירוב הפריפריה למרכז, קיצור משך הנסיעה היבשתית לאילת, שיפור כושר התחרות של נמל אילת בזכות יכולת מוגברת להוצאת מטענים ויצירת גשר יבשתי בין ים סוף לים התיכון באופן שאפשר להתחרות במעבר המטענים דרך תעלת סואץ. נושא הרכבת לאילת נבחן כמה פעמים בשנים עברו אך לא יצא לפועל.
  - ב-24 בפברואר 2010 אישרה הממשלה את חידוש הפרויקט במסגרת תכנית "נתיבי ישראל". בהחלטה נקבע כי יבחנו חלופות לתוואי המסילה לאילת כפי שהופיע בתכנית המתאר הארצי כך שמשך הנסיעה בין תל אביב-יפו לאילת לא יעלה על שעתיים וחצי.
  - הנימוקים לבחירה בתוואי שהציעה חברת " נתיבי ישראל" מתבטאים בכמה פנים:
    1. מבחינת בטיחות ובטחון יש עדיפות להפרדת רכבות נושאים ומשא ולהימנעות מהסעת משאות בנהרות.
    2. מבחינת שירות ותפעול הפעלת רכבות נוסעים מהירות ורכבות משא איטיות באותה מסילה תצמצם את קיבולת המסילה ב%30 בשנת היעד 2040.
    3. מבחינת התחבורות רשת הרכבות חלופת רשות הטבע והגנים תחייב הארכה של 20 ק"מ של המסילה לסדום.
    4. מבחינה נופית החלופה של רשות הטבע והגנים עדיפה אך תגרום לפגיעה בכניסה למכתש הגדול, עקב פורטל כניסה למנהרה ומחלף רכבתי.
    5. מבחינת שטחי כרייה, חלופת רשות הטבע והגנים תגרום לצמצום שטחי כרייה קיימים ועתידיים.
    6. מבחינת אומדן ועלות ההצעה שנבחרה תעלה 5 מיליארד ₪ פחות מההצעה החלופית.
- (רוני, 2013)
- קו הרכבת המתוכנן הוא קו עילי ברובו. יישום החלופה שנבחרה יביא לסלילת 67 ק"מ של קווי רכבת עיליים בין מישור ימין למחצבה 34 ק"מ של מסילה קיימת שתחודש 330 ק"מ של מסילה



חדשה. העבודה תכלול הקמת דרכי גישה, הקמת מחנה עבודה לחפירת המנהרה הכולל שטח לפינוי עפר, מפעל בטון שטחי אחסון מגורי פועלים ועוד; סלילת דרכי שירות; הקמת גדרות הקמת עמודי חשמל הקמת סוללות עפר ועוד. בניית המסילה תהיה כרוכה בעבודות העמקה והסדרה של נחלים, חפירת תעלות ניקוז והטיית ערוצי נחלים לאורך מאות מטרים. כל אלה צפוי שישנו את משטר זרימת המים שבעקבות כך תגרום לייבושם מה שיגרום להיעלמות מינים רבים של חי וצומח (רוזן 2013).

עמותת תחבורה היום ומחר, שהוקמה במטרה לעודד מעבר לתחבורה ציבורית בישראל, קוראת במפתיע לעצור את התכנית להקמת הרכבת לאילת. התנגדות התנגדות לפרויקט מתבססת על העלות האדירה שלו, לעומת מספר המשתמשים הנמוך והתרומה המצומצמת שלו להפחתת מספר המכוניות על הכבישים. בנייר עמדה ששלחה העמותה לשר התחבורה, נכתב כי היא "מברכת על קידום פרויקטים שמטרתם עידוד הנסיעה בתחבורה ציבורית, לרבות פרויקטים של רכבת עתירי הון", אבל פרויקט המסילה לאילת, נטען, הוא יוצא דופן. עלות הקמת המסילה והתחנות, יחד עם רכישת קרונות וקטרים מתאימים, מוערכת בידי העמותה ב-40 מיליארד שקל, כמעט פי שניים מההערכה של הממשלה. לעומת זאת, טוענים בעמותה, מספר המשתמשים יהיה קטן. כך, למשל, הקמת הרכבת הקלה לירושלים עלתה 3 מיליארד שקל, אך היא מסיעה 40 מיליון נוסעים בשנה. כלומר, העלות לנוסע, בחישוב ל-20 שנה, היא 3.7 שקלים. הקו האדום ברכבת הקלה בת"א יעלה 14 מיליארד שקל, אך גם יסיע 80 מיליון נוסעים בשנה, ולכן העלות לנוסע היא 8 שקלים פרויקטים רכבתיים בין עירוניים יקרים יותר בחישוב עלות לנוסע. הקו המהיר לירושלים עולה 40 מיליארד שקל, בהערכה שמרנית, ותסיע 3 מיליון נוסעים בשנה, בהערכה אופטימית. כלומר, ההשקעה לנוסע היא 500 שקל, במשך 20 שנים. לפי הארגון, "תקציב רכבת ישראל יושקע במלואו במשך קרוב לעשור בקו בודד שישרת פחות מ-5% מסך המשתמשים ברכבת (בשנת הפתיחה) ופחות מ-0.1% מסך הנסיעות שיתבצעו בישראל. במקום ההשקעה האדירה ברכבת, טוענים בעמותה כי כדאי להשקיע במערכות הסעות המונים בערים הגדולות (שמיל, 2014)

## **מתודולוגיית המחקר:**

עבודת החקר שלנו היא עבודת מחקר עיונית המתבססת על ניתוח ופרשנות למאמרים מקצועיים, דוחות כנסת, עיתונות ומקורות אינטרנטיים העוסקים בנושא הקמת מסילת הרכבת לאילת. בתחילת העבודה נערך סקירה כללית הנוגעת להקמת מסילת הרכבת לאילת, התוואי המוצע והתנגדויות הקשות בקרב גופים ירוקים לתוואי זה. חלק זה יסתמך על דוחות שהוגשו בכנסת לוועדת הפנים והגנת הסביבה. בהמשך ננתח את הקמת מסילת הרכבת בהתייחס למושגים מאזרחות הכוללים בין השאר את חופש התנועה שרכבת לאילת יכולה לסייע במימוש זכות זו, הזכות לחיים וביטחון ותוואי מסילת הרכבת לאילת, מימוש מדיניות כלכלית ליברלית הנובעת ממתן אפשרות לגופים וחברות סיניות להיות מעורבות בהקמת המסילה וכן נתיחס לפגיעה בזכות לאיכות הסביבה הנובעת מהפגיעה האקולוגית שנגרמת כתוצאה מהקמתה של המסילה. בחלק האחרון נציג את החלטת הממשלה בנוגע להקמת המסילה הערער והמחלוקות על ההחלטה הנובעות מקשיים שונים ביניהם גם קשיי תקציב ואחרים. בסיכום העבודה נערוך דיון ונסיק מסקנות בנוגע לשאלת החקר ונציג פתרונות לבעיה האזרחית שהעלנו.

## **פרקי העבודה המוצעים:**

מבוא

**פרק ראשון:** פרויקט סלילת הרכבת לאילת

1. פרויקט הרכבת לאילת – סקירה

1.2 הרכבת לאילת מטרות וידעים: הובלת נוסעים, מטענים, תיירות

1.3 תוואי מסילת הרכבת לאילת

1.4 ההשלכות הסביבתיות של סלילת הרכבת לאילת

1.4.1 השפעות על משטר הזרימה בנחלים

1.4.2 בתי גידול

1.4.3 הפרעות לבעלי החיים בגלל המסילה.

1.5 התנגדות הגופים הירוקים לתוואי מסילת הרכבת לאילת

**פרק שני :** הקמת מסילת הרכבת לאילת ניתוח באמצעות מושגים באזרחות

2. זכויות אדם ואזרח

2.1 הזכות לחיים וביטחון ותוואי מסילת הרכבת לאילת

2.2 חופש התנועה ושיפור הנגישות לאילת וממנה באמצעות הרכבת

2.3 גישה כלכלית חברתית ליברלית והקמת מסילת הרכבת לאילת

2.4 הזכות החוקתית לאיכות סביבה ראויה ומסילת רכבת לאילת

פרק שלישי : פעילות הממשלה בנוגע להקמת מסילת הרכבת לאילת

3. החלטות הממשלה בנוגע לסלילת הרכבת לאילת

3.1 מעורבות ממשלת סין בהקמת הרכבת לאילת

3.2 המחלוקת התקציבית בנוגע להקמת מסילת הרכבת לאילת

3.3 ערער השר לאיכות הסביבה אמיר פרץ על תוואי הרכבת לאילת

3.4 הצבת מגבלות ותקנות בנוגע לסלילת מסילת הרכבת לאילת

**סיכום החלק התיאורטי**

**דיון ומסקנות**

**רפלקציה**

**ביבליוגרפיה**

**נספחים**

**לוח זמנים לכתיבת העבודה :**

תוכנית עבודה	החודש בשנה
הגשת הצעת המחקר	מאי 2014
סקירת הספרות המחקרית – איסוף חומר ביבליוגרפי נוסף הרלוונטי כתיבת פרקי העבודה	ספטמבר – דצמבר 2014
שלב סיכום העבודה דיון ומסקנות , הצגת פתרון אזרחי לשאלת החקר כתיבת המבוא , בדיקת הרישום הביבליוגרפי והגהה על העבודה	פברואר - מרץ 2015
הגשת העבודה למשרד החינוך	אפריל 2015

רשימה ביבליוגרפית מוצעת :

גבזון, ר. ושנידור, ח. (1994). **זכויות אדם בישראל**. תל-אביב: משרד הביטחון.  
לבני, א. (2004) **הזכות החוקתית לאיכות סביבה ראויה, סקירה משווה**, ירושלים הכנסת מרכז מידע ומחקר.  
פייטלסון, ע ואחרים (2013). **רכבת לאילת: בחינת ההגיוניות להקמת המיזם**, מרכז שאשא למחקרים אסטרטגיים ירושלים : האוניברסיטה העברית . והחברה להגנת הטבע.  
רונו, י. (2011). **מהירות רכבות בין עירוניות: השוואת מהירות רכבות בין עירוניות בארץ ובאירופה ובחינת הצעדים הנחוצים לשם העלאת - מהירות הרכבות בארץ**. ירושלים : הכנסת מרכז מידע ומחקר  
רונו, י. (2013). **השלכות סביבתיות של פרויקט סלילת הרכבת לאילת**, מוגש לוועדת הפנים והגנת הסביבה, ירושלים : הכנסת מרכז מידע ומחקר

מקורות אינטרנט:

שמיל, ד. (2014). "עלות הרכבת לאילת תגיע ל-40 מיליארד שקל", אתר דה מרקר,  
<http://www.themarker.com/dynamo/1.2255252> נדלה בתאריך. 6 באפריל, 2014